



DAVID JIMÉNEZ HEREDIA

AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN
DE LA ECONOMÍA PERUANA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

PROYECTO DE LEY N°
13843/2025-CR RU 2202398

27 ENERO 2026 05:03 p. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: CMEDINA

**PROYECTO DE LEY QUE DECLARA
DE INTERÉS NACIONAL LA
CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO
DE SAN MARTÍN DE PANGOA,
PROVINCIA DE SATIPO,
DEPARTAMENTO DE JUNÍN**

El Grupo Parlamentario **FUERZA POPULAR**, a iniciativa del Congresista **DAVID JULIO JIMENEZ HEREDIA**, de conformidad con el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, y los artículos 22° literal c), 37° literal b), 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el Proyecto de Ley siguiente:

FÓRMULA LEGAL

**LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CONSTRUCCIÓN DEL
AEROPUERTO DE SAN MARTÍN DE PANGOA, PROVINCIA DE SATIPO,
DEPARTAMENTO DE JUNÍN**

Artículo Único. – Declaratoria de Interés Nacional

Se declara de interés nacional la construcción del nuevo Aeropuerto de San Martín de Pangoa, en el distrito de San Martín de Pangoa, provincia de Satipo, departamento de Junín, por su contribución a la conectividad, integración territorial y desarrollo regional.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA Y FINAL

Única. – Entidades competentes

El Poder Ejecutivo, a través de los sectores, entidades competentes y las autoridades locales, provinciales y regional; en el marco de sus atribuciones y conforme a la normatividad vigente, considera la presente declaración de interés nacional para la evaluación, priorización y desarrollo de las acciones que resulten necesarias respecto del proyecto de construcción del nuevo Aeropuerto de San Martín de Pangoa.

Lima, enero 2026



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ASPECTOS GENERALES

La presente iniciativa legislativa tiene por objeto **declarar de interés nacional** la construcción del nuevo Aeropuerto de San Martín de Pangoa, ubicado en el distrito de San Martín de Pangoa, provincia de Satipo, departamento de Junín. Se trata de una **propuesta de ley de naturaleza declarativa**, orientada a reconocer formalmente la relevancia estratégica de un proyecto de infraestructura pública previamente identificado, sin establecer disposiciones de carácter operativo, mandatorio o presupuestal.

Desde la perspectiva de la técnica legislativa, las leyes declarativas cumplen la función de **expresar una prioridad pública** respecto de hechos, situaciones o proyectos que cuentan con un sustento técnico preexistente, y cuya ejecución corresponde desarrollarse dentro de los procedimientos ordinarios del Estado. Este tipo de normas no crea realidades materiales nuevas, sino que **otorga reconocimiento normativo a objetos públicos ya identificables**, con el propósito de orientar la actuación estatal futura y fortalecer la coherencia de la toma de decisiones públicas (Velásquez, 2025)¹.

En el presente caso, la declaratoria se vincula a un **objeto público concreto y documentado**, consistente en el proyecto de **mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario de pasajeros y carga en el ámbito del distrito de Pangoa**, el cual ha sido objeto de desarrollo técnico-administrativo previo, incluyendo la identificación de su localización territorial, su área de influencia preliminar y sus principales componentes de infraestructura. Dicho proyecto se inscribe en el marco de los estudios ambientales y técnicos exigidos para este tipo de intervenciones, evidenciando que no se trata de una iniciativa abstracta o meramente aspiracional, sino de un proyecto existente dentro del circuito regular de evaluación estatal (SENACE, 2025²; MTC, 2024³).

- **Datos generales del proyecto:** distrito **Pangoa**, provincia **Satipo**, departamento **Junín**, con una **vida útil proyectada de 20 años**.
- **Identificación territorial y social del área de influencia preliminar (AIP):** se reconoce como componente “aeropuerto” a **San Martín de Pangoa, San Ramón de Pangoa, Casancho, Leoncio Prado y Pampa Tigre**, además de áreas auxiliares y

¹ Velásquez, E. (2025), *Interés nacional o necesidad pública: necesidad de definición operacional*. <https://lpderecho.pe/interes-nacional-o-necesidad-publica-necesidad-de-definicion-operacional/>

² Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – SENACE. (2025). *Informe técnico ambiental del proyecto de mejoramiento del servicio aeroportuario en Pangoa*. https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8781206/7258811-informe_00346_2025_senace_pe_dein_ut.pdf?v=1759631135

³ Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024). *Diagnóstico del sistema aeroportuario nacional y conectividad regional*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones>



canteras vinculadas, y se consigna una población actualizada del AIP de **52,090 habitantes**.

- **Presencia de comunidades nativas relevantes en el AIP**, identificándose expresamente **San Ramón de Pangoa, San Antonio de Sonomoro, Gloriabamba y Boca de Kiatari**.
- **Ubicación del proyecto dentro del distrito de Pangoa** y delimitación de áreas auxiliares en otros distritos vinculados (Satipo y Río Tambo).
- **Actuaciones técnicas interinstitucionales** relacionadas con la clasificación ambiental y TdR del proyecto, incluyendo intervención sectorial del MTC (en su rol promotor) y opinión técnica sectorial vinculada a recursos hídricos.

La norma propuesta se limita, por tanto, a **reconocer la relevancia estratégica del proyecto aeroportuario** para el ámbito territorial de la Selva Central, en atención a su potencial contribución a la conectividad regional y al desarrollo territorial. En coherencia con la doctrina especializada, la calificación de **interés nacional** resulta idónea cuando el legislador busca priorizar un proyecto de infraestructura sin activar potestades excepcionales ni habilitar medidas inmediatas de ejecución, reservando tales decisiones a las autoridades administrativas competentes (Coviello, 2007⁴; Paz, 2013⁵).

En ese sentido, la iniciativa legislativa **no sustituye ni interfiere** con los procedimientos técnicos, ambientales, presupuestales o de inversión pública que correspondan, sino que cumple una función de **orientación y priorización política**, plenamente compatible con la naturaleza jurídica de las leyes declarativas y con los principios de competencia y separación de funciones del Estado. La eficacia de la declaratoria se encuentra, así, condicionada a la continuidad del desarrollo técnico y administrativo del proyecto dentro del marco normativo vigente, conforme a los criterios de planificación y programación establecidos por las entidades competentes (OECD, 2021)⁶.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Limitaciones estructurales de conectividad aérea en territorios de geografía compleja

La provincia de Satipo, y en particular el distrito de San Martín de Pangoa, se ubica en un territorio caracterizado por **condiciones geográficas complejas**, elevada dispersión poblacional y una histórica **debilidad en la conectividad física**, especialmente en lo que

⁴ Coviello, N. (2007). *Doctrina general del derecho civil* (5.ª ed.). Buenos Aires: El Foro. Pp. 85-92

⁵ Paz, G. (2013). Estudio sobre normas que declaran de necesidad pública e interés nacional diversas materias. *Informe Temático N.º 10/2012-2013*, Congreso de la República del Perú.

[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BED70E4CDB6B2A2A0525812200730486/\\$FILE/324_INFTEM10_necesidad_p%C3%BAblica.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BED70E4CDB6B2A2A0525812200730486/$FILE/324_INFTEM10_necesidad_p%C3%BAblica.pdf)

⁶ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, (OECD). (2021). *Cooperación Regulatoria Internacional*, https://www.oecd.org/es/publications/2021/07/international-regulatory-cooperation_cf92bc88.html



respecta a la articulación con los principales centros económicos y administrativos del país. En este tipo de contextos territoriales, la conectividad no constituye un elemento accesorio, sino un **factor estructural para la integración territorial y el ejercicio efectivo de derechos**.

La literatura especializada en desarrollo territorial en América Latina ha señalado que las regiones amazónicas y de ceja de selva enfrentan **costos logísticos significativamente superiores**, derivados de la limitada infraestructura de transporte, lo cual condiciona negativamente su desarrollo económico y social (CEPAL, 2021)⁷. Esta situación se intensifica cuando la conectividad depende casi exclusivamente del transporte terrestre, altamente vulnerable a factores climáticos y geográficos, lo que genera interrupciones frecuentes y restricciones de acceso (CAF, 2019)⁸.

Restricciones al desarrollo económico regional asociadas a la insuficiente infraestructura de transporte

Diversos estudios desarrollados en el ámbito latinoamericano han evidenciado que la insuficiencia de infraestructura de transporte, particularmente en regiones periféricas, limita la **dinámica productiva regional**, restringe la atracción de inversiones y reduce la competitividad territorial. En territorios con potencial agrícola, forestal y turístico —como los ubicados en la Selva Central—, estas restricciones operan como un **factor estructural de estancamiento**.

Investigaciones aplicadas al caso peruano han identificado que la debilidad de la infraestructura de transporte constituye una de las principales barreras para la articulación de las economías regionales con los mercados nacionales, afectando de manera directa los ingresos de la población y la sostenibilidad de las actividades productivas locales (Calderón & Vega Centeno, 2019⁹). En este escenario, la ausencia de infraestructura aeroportuaria adecuada refuerza una inserción territorial fragmentada y de baja competitividad.

Impacto en el acceso a servicios públicos y en la cohesión territorial

La conectividad territorial guarda una relación directa con el **acceso efectivo a servicios públicos**, particularmente en ámbitos como salud especializada, atención de emergencias, educación superior y gestión del riesgo. En territorios extensos y de difícil acceso, la

⁷ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2017). *Brechas, ejes y desafíos en la infraestructura de América Latina y el Caribe*.

<http://dx.doi.org/10.18235/0003759>

⁸ Barbero, J. A. (2019). IDEAL 2017-2018: Infraestructura en el Desarrollo de América Latina (documento principal) (report). Caracas: CAF. Retrieved from <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1465>

⁹ Calderón, J., & Vega Centeno, P. (2016). La cuestión urbana en Perú: balances y perspectivas para el siglo xxi. En P. Metzger, J. Rebotier, J. Robert, P. Urquieta, & P. Vega Centeno (Eds.), *La cuestión urbana en la región andina. Miradas sobre la investigación y la formación* (pp. 175-222). Centro de Publicaciones Pontificia Universidad Católica de Ecuador.



precariedad de la infraestructura de transporte incrementa los tiempos de respuesta institucional y eleva los costos de provisión de servicios, afectando de manera desproporcionada a las poblaciones rurales y amazónicas.

Estudios sobre políticas públicas en zonas rurales del Perú han demostrado que la falta de conectividad adecuada limita la capacidad operativa del Estado y reduce la eficacia de las intervenciones públicas, contribuyendo a la persistencia de brechas sociales y territoriales (CEPLAN, 2024¹⁰). Esta situación debilita la cohesión territorial y refuerza percepciones de exclusión estructural, con implicancias para la gobernabilidad y la integración nacional.

Brechas territoriales persistentes y riesgo de profundización de desigualdades

La problemática descrita se inserta en un patrón más amplio de **desigualdad territorial del desarrollo**, ampliamente documentado en la literatura latinoamericana. Las regiones con menor dotación de infraestructura estratégica tienden a quedar rezagadas en los procesos de crecimiento económico, incluso en contextos de expansión macroeconómica nacional.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe ha advertido que, en ausencia de políticas orientadas a mejorar la conectividad y la infraestructura en territorios periféricos, las brechas territoriales no solo persisten, sino que tienden a profundizarse, reproduciendo esquemas de desarrollo concentrado y excluyente (CEPAL, 2022¹¹). En este marco, la falta de priorización de infraestructura estratégica en la Selva Central incrementa el riesgo de consolidar trayectorias de desarrollo territorial desigual.

Débil priorización política de proyectos de infraestructura estratégicos a nivel territorial

Un elemento adicional del problema identificado es la **insuficiente jerarquización política** de proyectos de infraestructura estratégica en territorios alejados de los centros de decisión. Aun cuando dichos proyectos cuenten con avances técnicos o estudios preliminares, la ausencia de un reconocimiento explícito de su relevancia estratégica puede traducirse en **discontinuidades administrativas**, baja coordinación interinstitucional y postergación sistemática.

La literatura sobre gestión pública y políticas de infraestructura señala que la falta de señales claras de prioridad pública afecta negativamente la consistencia y continuidad de los proyectos, especialmente en contextos de alta rotación institucional (Armendáriz &

¹⁰ Observatorio Nacional de Prospectiva – Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (s. f.). *R9_madre* [Ficha]. Observatorio Nacional de Prospectiva.

https://observatorio.ceplan.gob.pe/ficha/r9_madre

¹¹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2022). *Desigualdad territorial* (Documento No. 12).

https://igualdad.cepal.org/sites/default/files/2022-02/12.%20CC_Desigualdad%20territorial_es_0.pdf



Carrasco, 2019¹²). Esta situación genera un desfase entre las necesidades territoriales objetivas y la capacidad del Estado para responder de manera articulada y sostenida.

III. PROPUESTA DE SOLUCIÓN

Fundamentamos que una propuesta real de solución consiste en la aprobación de una **ley declarativa de interés nacional** orientada a **reconocer y priorizar políticamente** la construcción del nuevo Aeropuerto de San Martín de Pangoa, como proyecto de infraestructura estratégica para la provincia de Satipo y el ámbito de la Selva Central. La solución planteada no establece mandatos de ejecución, asignaciones presupuestales, plazos perentorios ni disposiciones operativas, en estricta observancia de la naturaleza jurídica de las leyes declarativas.

Desde el punto de vista del diseño normativo, la iniciativa propone una **intervención legislativa mínima pero jurídicamente eficaz**, cuyo efecto principal es **incorporar el proyecto aeroportuario al nivel de prioridad pública nacional**, generando un marco de referencia vinculante para la actuación de las entidades competentes dentro del ejercicio regular de sus atribuciones. De este modo, la ley no sustituye ni anticipa decisiones administrativas o técnicas, sino que **orienta y ordena la actuación estatal** en torno a un objetivo previamente identificado y documentado.

Esta solución se estructura sobre dos componentes complementarios:

Declaración expresa de interés nacional

El **artículo único** del proyecto declara de interés nacional la construcción del nuevo Aeropuerto de San Martín de Pangoa. Esta declaración cumple la función de **reconocimiento formal** de la relevancia estratégica del proyecto, en atención a su contribución a la conectividad territorial, la integración regional y el desarrollo socioeconómico del ámbito involucrado.

La elección de la categoría “**interés nacional**”, y no la de “necesidad pública”, responde a un criterio de **adecuación y proporcionalidad normativa**, en tanto la finalidad de la ley es priorizar y visibilizar el proyecto dentro de la agenda pública, sin habilitar potestades excepcionales ni generar efectos jurídicos intensificados. La declaración opera, así, como un **mandato de orientación política**, compatible con el principio de competencia y con el marco ordinario de la inversión pública.

Articulación institucional mediante disposición complementaria final

La propuesta incorpora una **Disposición Complementaria Final Única**, cuya finalidad es **asegurar la eficacia indirecta de la declaración**, evitando que esta se agote en un reconocimiento meramente simbólico. Dicha disposición establece que el Poder Ejecutivo,

¹² Armendáriz, E., & Carrasco, H. (2019). *El gasto en inversión pública de América Latina: Cuánto, quién y en qué*. <https://doi.org/10.18235/0001816>



a través de los sectores y entidades competentes, **considere la declaración de interés nacional** en el marco de la evaluación, priorización y desarrollo de las acciones que correspondan al proyecto aeroportuario.

Esta disposición busca **activar la coordinación interinstitucional** y la continuidad administrativa del proyecto, sin imponer obligaciones específicas ni alterar los procedimientos técnicos, ambientales o presupuestales vigentes. La disposición se limita a reconducir la actuación estatal al marco competencial existente, reforzando la trazabilidad institucional de la declaración y su inserción en los procesos ordinarios de toma de decisiones.

Alcance y límites de la solución propuesta

La solución legislativa planteada se caracteriza por:

- **No crear el proyecto de infraestructura**, sino reconocer uno existente.
- **No ordenar su ejecución**, sino priorizarlo políticamente.
- **No generar gasto público directo**, ni comprometer recursos presupuestales.
- **No sustituir procedimientos técnicos o administrativos**, sino integrarse a ellos.
- **No afectar derechos**, ni habilitar medidas coercitivas.

En ese sentido, la ley declarativa propuesta se configura como un **instrumento normativo de coherencia y alineamiento institucional**, destinado a reducir la dispersión decisional, fortalecer la continuidad del proyecto y contribuir a la atención de las brechas identificadas, sin desbordar las competencias del Congreso ni del Poder Ejecutivo.

IV. CUMPLIMIENTO DEL INTERÉS NACIONAL

El interés nacional, en su dimensión sustantiva, se vincula de manera directa con el **bien común**, entendido no como la simple suma de intereses individuales, sino como el conjunto de condiciones sociales, territoriales e institucionales que permiten a las personas y comunidades desarrollar sus capacidades en un marco de igualdad material y cohesión social. La doctrina contemporánea sobre políticas públicas coincide en que el bien común se concreta, entre otros aspectos, mediante la provisión equitativa de infraestructura estratégica que reduzca brechas territoriales y permita el acceso efectivo a oportunidades económicas y sociales, especialmente en espacios históricamente rezagados. En este sentido, la priorización de infraestructura de conectividad en territorios con limitaciones estructurales responde a una lógica de interés general orientada a equilibrar el desarrollo territorial y a corregir desigualdades persistentes que afectan a amplios sectores de la población (CEPAL, 2022¹³).

La realización de la **dignidad humana**, como eje transversal del interés nacional, se asocia a la posibilidad real de que las personas accedan a servicios, oportunidades y condiciones

¹³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2022). Óp. Citada.



de vida compatibles con su condición humana, superando barreras de exclusión derivadas del territorio en el que habitan. La dignidad no se agota en el reconocimiento formal de derechos, sino que exige condiciones materiales mínimas que permitan ejercerlos de manera efectiva. La evidencia empírica en América Latina ha demostrado que la falta de conectividad y de infraestructura básica limita de manera significativa el acceso a salud, educación, trabajo y movilidad, afectando de forma diferenciada a poblaciones rurales y amazónicas. En consecuencia, la priorización de proyectos de infraestructura que faciliten la integración territorial constituye un medio legítimo y necesario para avanzar en la realización progresiva de la dignidad humana, al ampliar las capacidades reales de las personas y reducir desventajas estructurales asociadas al aislamiento geográfico (PNUD, 2025¹⁴).

El fortalecimiento de los **principios democráticos y de la convivencia pluralista** se vincula, a su vez, con la capacidad del Estado para garantizar una presencia efectiva y equitativa en todo el territorio nacional. La literatura sobre gobernanza territorial ha puesto de relieve que la exclusión espacial y la desconexión física debilitan la relación entre el Estado y la ciudadanía, erosionan la confianza institucional y limitan la participación efectiva de amplios sectores sociales en la vida democrática. En territorios donde la acción estatal es percibida como distante o intermitente, se generan condiciones propicias para la fragmentación social y la conflictividad. La promoción de infraestructura estratégica que facilite la integración física y funcional del territorio contribuye, por tanto, a reforzar la cohesión social, a mejorar la interlocución entre ciudadanía e instituciones y a consolidar una convivencia pluralista basada en la inclusión y el reconocimiento de la diversidad territorial (Ottone & Sojo, 2011¹⁵).

Otro principio que el cumplimiento del interés nacional también exige, es la **evaluación de coherencia** con otros dispositivos normativos y marcos institucionales que reconocen derechos y deberes fundamentales, así como objetivos de desarrollo y equidad territorial. La doctrina sobre calidad regulatoria y coherencia normativa señala que las decisiones públicas deben alinearse con los fines constitucionales y con los compromisos asumidos por el Estado en materia de desarrollo, inclusión y reducción de desigualdades, evitando contradicciones o vacíos que debiliten la eficacia del sistema jurídico. En ese marco, la priorización legislativa de proyectos de infraestructura estratégica se inserta de manera consistente en un entramado normativo más amplio que reconoce la necesidad de promover la integración territorial, el acceso equitativo a servicios y la reducción de brechas regionales, sin sustituir ni interferir con los procedimientos técnicos y administrativos existentes (OCDE, 2021¹⁶).

¹⁴ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2016). *Desarrollo humano para todos*. Informe sobre Desarrollo Humano.

<https://report.hdr.undp.org/>

¹⁵ Ottone, E., & Sojo, A. (2011). *La racionalidad política de la cohesión social*. CEPAL. <https://red.pucp.edu.pe/ridei/files/2011/08/110614.pdf>

¹⁶ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, (OECD). (2021). Óp. Citada



Finalmente, el interés nacional se materializa cuando las decisiones legislativas facilitan la **integración del proceso de toma de decisiones y su ejecución por los entes competentes del Estado**, promoviendo coherencia, continuidad y coordinación interinstitucional. La literatura especializada en gestión pública ha destacado que uno de los principales factores de ineficacia de las políticas públicas en contextos complejos es la fragmentación decisional y la falta de alineamiento entre niveles de gobierno y sectores. Las declaraciones legislativas de interés nacional, cuando se sustentan en objetos públicos existentes y se limitan a orientar la acción estatal dentro del marco de competencias vigente, cumplen una función relevante al ordenar prioridades, reducir incertidumbre y fortalecer la trazabilidad institucional de los proyectos estratégicos. De este modo, la intervención legislativa contribuye a que las entidades competentes incorporen de manera coherente la prioridad declarada en sus procesos ordinarios de evaluación, planificación y ejecución, reforzando la capacidad del Estado para materializar objetivos de interés general sin desnaturalizar el equilibrio de funciones (CAF & PNUD, 2024¹⁷).

Es importante destacar que **el proyecto aeroportuario de San Martín de Pangoa no es una iniciativa improvisada**, sino que ha sido objeto de atención por parte de autoridades y actores institucionales en el transcurso reciente. Se hace evidente que las autoridades locales están tramitando y avanzando **con la documentación y demás acciones para la modernización del aeropuerto en la región Junín**, con una estimación de inversión significativa que supera los 60 millones de dólares para la preparación de estudios técnicos y de modernización¹⁸, lo que evidencia que la idea del aeropuerto en Pangoa viene siendo desarrollada como parte de la estrategia de conectividad regional y no surge de forma aislada. Esta continuidad técnico-administrativa confirma la existencia de un **proyecto en curso**, respaldado por actuaciones previas de gestión pública, lo que fortalece la justificación de la declaratoria de interés nacional al reconocer que se trata de un objeto público ya identificado y en proceso de avance antes de la presente iniciativa legislativa.

V. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS:

En el presente periodo legislativo se han presentado más de 40 proyectos de ley con una finalidad similar a la presente iniciativa legislativa, que buscan impulsar la creación,

¹⁷ CAF — Banco de Desarrollo de América Latina & Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2024). Gobernanza para el desarrollo en América Latina y el Caribe: Recomendaciones a partir de los diálogos promovidos por CAF y PNUD (Informe). Recuperado de https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2024-09/gobernanza_para_el_desarrollo_en_america_latina_y_el_caribe.pdf

¹⁸ BNamericas. (2025). *Perú revela detalles de modernización por US\$62 millones de aeropuerto en región Junín*. BNamericas. <https://www.bnamericas.com/es/noticias/peru-revela-detalles-de-modernizacion-por-us62-millones-de-aeropuerto-en-region-junin>



modernización y/o el financiamiento de estas acciones en aeropuertos y aeródromos a nivel nacional, impulsados por diferentes congresistas y bancadas.

VI. MARCO NORMATIVO

1. Constitución Política del Perú
2. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
3. Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
4. Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización (articulación territorial y competencias).
5. Ley N° 29230, Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado (en cuanto a infraestructura pública).

VII. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

Integración de una declaración expresa de interés nacional en el cuerpo normativo vigente

La vigencia de la ley incorpora formalmente al ordenamiento jurídico nacional una declaración expresa de interés nacional respecto de un proyecto específico de infraestructura aeroportuaria, ampliando el conjunto de normas con rango legal que reconocen proyectos estratégicos de conectividad como asuntos de relevancia pública. Este efecto consolida el uso de la ley declarativa como instrumento normativo válido para la identificación de prioridades nacionales, sin alterar la estructura ni el contenido de las normas sectoriales existentes.

Consolidación de un parámetro hermenéutico para la aplicación de la legislación sectorial

La declaración de interés nacional se integra al sistema jurídico como un criterio interpretativo que debe ser considerado en la aplicación de las normas con rango legal vinculadas al transporte, la aeronáutica civil, la descentralización y el desarrollo territorial. Esto no modifica ni deroga disposiciones vigentes, pero orienta su interpretación sistemática y finalista, fortaleciendo la coherencia del ordenamiento jurídico en torno a la priorización de infraestructura estratégica.

Refuerzo de la coherencia normativa entre legislación declarativa y regímenes legales de competencia

La ley produce un efecto de armonización interna del acervo normativo, al articular la declaración de interés nacional con los cuerpos legales que regulan las competencias del Poder Ejecutivo, los gobiernos regionales y los gobiernos locales en materia de infraestructura y desarrollo territorial. Así, insertamos la norma en el sistema jurídico como



un elemento de coordinación normativa, sin generar superposición de competencias ni alterar el reparto constitucional de funciones.

Configuración de un precedente legislativo para el uso técnico de leyes declarativas

La incorporación de esta norma al ordenamiento jurídico establece un precedente legislativo relevante en cuanto al uso adecuado de la ley declarativa para reconocer proyectos de infraestructura existentes y técnicamente sustentados. Con esto se contribuye a la sistematización del acervo legislativo nacional, al reafirmar criterios de calidad normativa y delimitación funcional de las leyes declarativas dentro del sistema jurídico peruano.

VIII. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

Actores involucrados	Costos	Beneficios
POBLACIÓN LOCAL	Ajustes graduales en expectativas sociales y territoriales vinculadas a la priorización del proyecto aeroportuario, sin efectos inmediatos en la provisión de servicios. Costos de adaptación asociados a procesos de ordenamiento territorial y reorganización de actividades económicas locales. Impacto económico: neutro en el corto plazo. Efectos monetarios: inexistentes de forma directa. Impacto presupuestal: no aplicable.	Impacto económico: mejora progresiva de las condiciones estructurales para el desarrollo local y la integración territorial. Efectos monetarios: potenciales e indirectos en el mediano y largo plazo, asociados a mayores oportunidades de empleo e ingresos. Efectos no monetarios: fortalecimiento de expectativas de conectividad, mejora de la percepción de presencia estatal, cohesión territorial y acceso potencial a servicios y mercados.
ESTADO PERUANO	Costos indirectos asociados a procesos de coordinación interinstitucional, alineamiento normativo y planificación estratégica para reconocer la prioridad del proyecto dentro de los instrumentos sectoriales y territoriales. Impacto económico: neutro. Efectos monetarios: inexistentes de forma directa.	Impacto económico: fortalecimiento del marco normativo de promoción de infraestructura estratégica y mejora de la coherencia del sistema de planificación pública. Efectos monetarios: inexistentes de forma directa. Efectos no monetarios: mayor previsibilidad jurídica, coherencia normativa, fortalecimiento de la



	Impacto presupuestal: la ley no genera gasto público inmediato ni compromisos presupuestales.	coordinación interinstitucional y consolidación del rol orientador del Estado en el desarrollo territorial.
POBLACIÓN EN GENERAL	Expectativas nacionales de mejora de conectividad y desarrollo que no se traducen en resultados inmediatos. Costos de oportunidad asociados a la priorización política de proyectos de infraestructura en la agenda pública. Impacto económico: neutro en el corto plazo. Efectos monetarios: no directos. Impacto presupuestal: no aplicable.	Impacto económico: contribución al desarrollo territorial equilibrado y a la integración económica nacional. Efectos monetarios: potenciales e indirectos en el mediano y largo plazo, derivados de una mayor eficiencia territorial y reducción de brechas regionales. Efectos no monetarios: fortalecimiento de la cohesión nacional, percepción de equidad territorial y legitimidad de la acción estatal orientada al interés nacional.

IX. VINCULACIÓN DE LA NORMA PROPUESTA CON LA AGENDA LEGISLATIVA 2024/2025¹⁹ Y EL ACUERDO NACIONAL²⁰

AGENDA LEGISLATIVA DEL CONGRESO 2024-2025	
Política 18 -	Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica
Tema 75	Normativa referida al transporte.
Política 21 -	Desarrollo de la infraestructura y vivienda
Tema 83	Leyes declarativas de interés nacional y necesidad pública referidas a obras de infraestructura.

¹⁹ Agenda Legislativa-del Congreso 2024-2025. <https://comunicaciones.congreso.gob.pe/noticias/congreso-aprueba-agenda-legislativa-para-el-periodo-anual-de-sesiones-20242025>

²⁰ Acuerdo Nacional tomado de <https://acuerdonacional.pe/politicas-de-estado-del-acuerdo-nacional/politicas-de-estado-politicas-de-estado-castellano/>



DAVID JIMÉNEZ HEREDIA

AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN
DE LA ECONOMÍA PERUANA

ACUERDO NACIONAL	
Política 18	Afirmación de un Estado eficiente, transparente y descentralizado.
Política 19	Desarrollo sostenible y gestión ambiental.
Política 21	Desarrollo en infraestructura y vivienda.



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/01/2026 21:18:09-0500

David Julio Jiménez Heredia
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA



Firmado digitalmente por:
HUAMAN CORONADO Raul FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 14:35:42-0500



Firmado digitalmente por:
VENTURA ANGEL Hector Jose
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 13:45:16-0500



Firmado digitalmente por:
MOYANO DELGADO Martha
Lupe FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 15:29:19-0500



Firmado digitalmente por:
REVILLA VILLANUEVA Cesar
Manuel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 11:36:17-0500



Firmado digitalmente por:
ZETA CHUNGA Cruz Maria
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 15:45:30-0500



Firmado digitalmente por:
RAMIREZ GARCIA Tania
Estefany FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/01/2026 16:39:22-0500